

Zwycięska praca zdystansowała konkurentów, którym zabrakło niekonwencjonalnego podejścia. Przedstawione i zakwalifikowane do konkursu projekty w większości odpowiadają zwyczajowemu postrzeganiu wiaty przystankowej, z tradycyjnym podziałem na poszczególne elementy struktury: dach, słupki, przeszklenie. The winning design outdistanced its rivals. Most designs submitted and qualified for the competition presented a conventional approach to shelters, with traditional division into particular structural elements: roof, posts, glazing

Konkurs jednoetapowy z dziedziny wzornictwa przemysłowego na zaprojektowanie Przystanków Komunikacji Miejskiej w Warszawie
Organizator i zamawiający: Miasto Stołeczne Warszawa, w którego imieniu konkurs przygotowuje i przeprowadza Biuro Naczelnego Architekta Miasta
Skład sądu konkursowego: architekt Tomasz Gamdzik (przewodniczący sądu konkursowego; naczelnik Wydziału Estetyki Przestrzeni Publicznej w Biurze Naczelnego Architekta Miasta); artysta plastyk Adam Orlewicz (Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju Urzędu m.st. Warszawy); Robert Człapiński (przedstawiciel Działu Zarządzania Infrastrukturą Przystankową Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie); Lech Kaczoń (Prezes Izby Gospodarczej Reklamy Zewnętrznej); architekt Dariusz Hyc (wiceprezes ds. twórczości OW SARP; asystent na WA PW); architekt Stefan Kuryłowicz (wykładowca WA PW); artysta plastyk Piotr Bożyk (projektant, członek zarządu Stowarzyszenia Projektantów Form Przemysłowych, wykładowca Wydziału Form Przemysłowych ASP Kraków); artysta plastyk Andrzej T. Rudkiewicz (projektant); artysta plastyk Marek Średniawa (projektant, prorektor ds. nauki ASP w Gdańsku)
Liczba otrzymanych prac: 27, w tym 24 kompletne, które podlegały dalszej ocenie
Zadanie konkursu: stworzenie fragmentu przyjaznej, bezpiecznej i funkcjonalnej przestrzeni miejskiej, służącej komunikacji miejskiej (również w rozumieniu komunikacji międzyludzkiej);

Od organizatora

Pomysł zorganizowania konkursu na przystanek komunikacji miejskiej w Warszawie pojawił się dwa lata temu. Wówczas do Biura Naczelnego Architekta Miasta zgłosiła się duża firma działająca na rynku polskim z propozycją wymiany sześciuset wiat przystankowych, które funkcjonują w ramach współpracy publiczno-prywatnej od połowy lat dziewięćdziesiątych. Projekt jednak nie został zaakceptowany: nowe wiaty za bardzo przypominały te już istniejące – z czerwonymi ścianami i kolebkowymi dachami. Stąd propozycja, by przystanki zostały wymienione w oparciu o koncepcję wyłonioną w konkursie. Przez dłuższy czas nie było decyzji, kto powinien go zorganizować: inwestor prywatny czy urząd miasta. Po dyskusjach prezydent Warszawy zdecydował, że konkurs przeprowadzi urząd miasta, a jego formuła będzie znacznie szersza: oprócz projektu wiaty przystankowej uczestnicy przygotowują zestaw elementów towarzyszących, kształtujących przestrzeń przystanku komunikacji miejskiej. Idea zorganizowania konkursu jest powrotem do koncepcji porzuconej sześć lat temu. Wtedy to w urzędzie miasta opracowywano przetarg (konkurs ofert), w wyniku którego miał zostać wyłoniony operator wiat przystankowych. W pierwszym etapie wybrano by wzór przystanku, natomiast w drugim rozstrzygnięto kwestie organizacyjne i finansowe. Przetarg został przerwany w trakcie pierwszej fazy, ponieważ oferta typowych wzorów, złożona głównie przez producentów, nie była satysfakcjonująca. W zbyt małym stopniu odnosiła się do specyfiki Warszawy i nie pozwalała na zbudowanie systemu identyfikacji przestrzennej. Analizując zachowane materiały archiwalne uznaliśmy, że trzeba oddzielić proces projektowania od procesu realizacji i pracować najpierw z designerami, a dopiero potem z operatorami. Obecnie realizowany program, dotyczący wyboru przystanku komunikacji miejskiej w Warszawie, składa się z trzech części. Pierwszą, czyli konkurs na najlepszą koncepcję wzorniczą zestawu wyposażenia przystanku mamy za sobą. W ciągu najbliższych kilku miesięcy autorzy zwycięskiego projektu opracują dokumentację realizacyjną, w tym również prototypy w skali 1:1. Po zakończeniu tych prac, gdy urząd miasta będzie już dysponował katalogiem wzorów, zostanie ogłoszony konkurs ofert, adresowany głównie do firm reklamy zewnętrznej. Ma on na celu wyłonienie operatora przystanków, który wyposaży je w wiaty i inne elementy uzupełniające. Miasto bezpłatnie otrzyma

serię nowych mebli; zaofertuje jedynie ulgowe stawki za ekspozycję reklam na przystankach. Nie będą to wielkoformatowe billboardy, lecz plakaty o maksymalnych wymiarach 120 x 180 cm i słupy reklamowo-ogłoszeniowe. Nośniki reklam będą miały formę mebla ulicznego dostosowanego do skali człowieka i nie powinny wpływać negatywnie na krajobraz przestrzeni publicznej. Takie programy są z powodzeniem wdrażane w wielu krajach europejskich, również w Polsce, na razie jednak władze polskich miast nie dyktowały firmom wzorów, jakie miały stosować, zezwalały na uniformizację i posługiwanie się typowymi katalogami wyrobów.

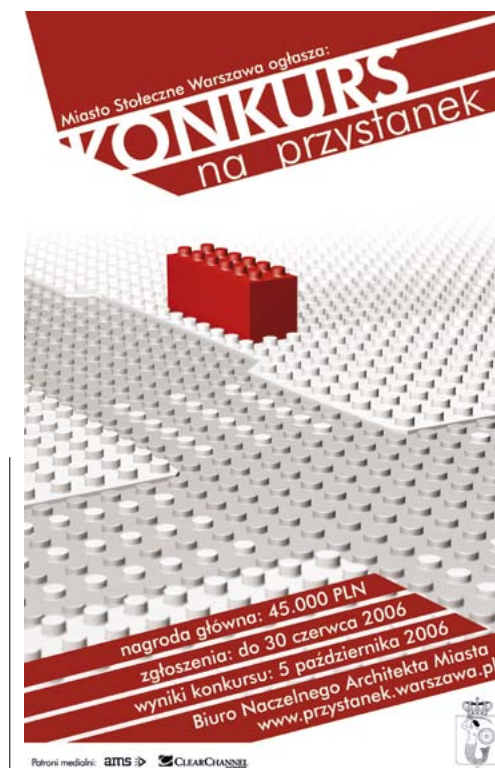
Zwycięska praca Towarzystwa Projektowego zdystansowała konkurentów, którym zabrakło niekonwencjonalnego podejścia. Przedstawione i zakwalifikowane do konkursu projekty w większości odpowiadały zwyczajowemu postrzeganiu wiaty przystankowej, z tradycyjnym podziałem na poszczególne elementy struktury: dach, słupki, przeszklenie, itd. Koncepcja autorstwa Grzegorza Niwińskiego i Jerzego Porębskiego (znanych ze stworzenia rewolucyjnego w skali miasta i sprawdzonego praktycznie Miejskiego Systemu Informacji w Warszawie) zakłada wykorzystanie struktury przestrzennej, w której istotną rolę pełni podłużna rama konstrukcyjna, oparta pośrednio na ukrytych, usztywniających słupkach. Projektanci założyli, że powstanie cały system wyglądających tak samo wiat o różnych wielkościach i sposobach otwarcia, doskonale dopasowanych do potrzeb funkcjonalnych i układu przestrzennego przystanków w różnych rejonach miasta. Jednak nagrodzona wiata – mimo że oferuje większą powierzchnię zadaszania i przesłaniania niż stosowane obecnie – spotkała się z krytyką (na przykład na forach internetowych). Stało się tak głównie dlatego, że na wizualizacjach wygląda na przezroczystą i delikatną. Takie też było założenie autorów, którzy nie chcieli wydzielać i anektować fragmentu przestrzeni, lecz okryć ją i zabezpieczyć przed wpływami atmosferycznymi. W opinii sądu konkursowego to założenie udało się w projekcie zrealizować, zapewniając jednocześnie wystarczającą funkcjonalność. Dodatkowo, cennym wkładem projektantów jest zaproponowany pakiet elementów wyposażenia przystanku (w tym między innymi plotek wygradzający, lawka, słup reklamowy, stojak na rowery), tworzący spójną i harmonijną linię wzorniczą. Teraz projekt i jego założenia będzie można sprawdzić w praktyce.

Warszawa zasłużyła na dobry design w przestrzeni publicznej, ma już w tej dziedzinie istotne doświadczenia; obecnie jest szansa na działania bardziej spektakularne. Trzeba je tylko konsekwentnie doprowadzić do końca.

Tomasz Gamdzik

Okiem projektanta

Gdyby przyjąć, że każde dzieło (również dzieło sztuki dizajnerskiej czy inżynierskiej) ma w sobie zakodowane cechy twórców (a może też osób decydujących o wdrożeniu danego projektu) to Miejski System Informacji m.st. Warszawy można by określić przymiotnikami: młody, odważny, inteligentny, twórczy, innowacyjny, przystojny, kulturalny, optymistyczny, skuteczny. Od wielu lat patrzę z podziwem na „dizajnerską urodę” i trwałość tego systemu oraz jego szczególną zgodność z cechami miasta i jego mieszkańców. „Dizajnerska uroda” to spójny zbiór cech funkcjonalnych, semantycznych, konstrukcyjnych, emanujący innowacyjnością, profesjonalizmem, szacunkiem dla użytkowników, wycuciem harmonii i trudną do określenia radością towarzyszącą twórcom. Takie cechy można też przypisać współczesnej Warszawie. Kiedy zdecydowałem się wziąć udział w obradach jury konkursu na przystanki komunikacji miejskiej dla Warszawy, miałem nadzieję, że wśród nadesłanych prac znajdą się projekty, które można będzie w ten sposób scharakteryzować. Zadanie okazało się bardzo trudne i prawdopodobnie dlatego nadesłano niewiele prac. Dwa projekty wyraźnie się wyróżniały i od razu wzbudziły moje głębsze zainteresowanie: prace oznaczone kodem 009 i 011 zawierały właśnie te cechy, których szukałem. Szczegółowa, wieloaspektowa analiza nadesłanych koncepcji oraz długa i barwna dyskusja członków jury potwierdziły moje pierwsze wrażenie – właśnie te projekty zostały nagrodzone. Byliśmy również zgodni, że obydwie prace, mimo oczywistych różnic, cechuje właśnie „dizajnerska uroda” oraz szacunek dla użytkowników i pewne „wyprzedzające” do nich zaufanie. Prawdopodobnie obydwa zespoły współpracując stworzyłyby trzeci świetny, jeszcze pełniejszy projekt. Moglibyśmy mieć wówczas do czynienia z dziełem o klarownej i spójnej koncepcji dizajnerskiej, budzącym podziw i chęć utożsamienia się z nowoczesnym, trwałym wyrobem przemysłowym – symbolem sukcesu, połączonym z budzącym



tworzenie charakterystycznych elementów umebławania przestrzeni publicznej, jednoznacznie identyfikujących miasto stołeczne Warszawa i służących promocji miasta; znalezienie rozsądnych proporcji pomiędzy efektem funkcjonalnym, estetycznym i ekonomicznym, z uwzględnieniem ograniczonych środków finansowych na realizację; promocja dobrego wzornictwa
Kryteria oceny prac konkursowych:
funkcjonalność – waga kryterium 40%;
estetyka, w tym jakość wzornicza całości i detalu – waga kryterium 40%;
koszt i realność realizacji przystanków – waga kryterium 20%
Rozstrzygnięcie konkursu:
7 października 2006

Informacja o konkursie, w tym pełne opinie jury na stronie:
www.przystanek.warszawa.pl

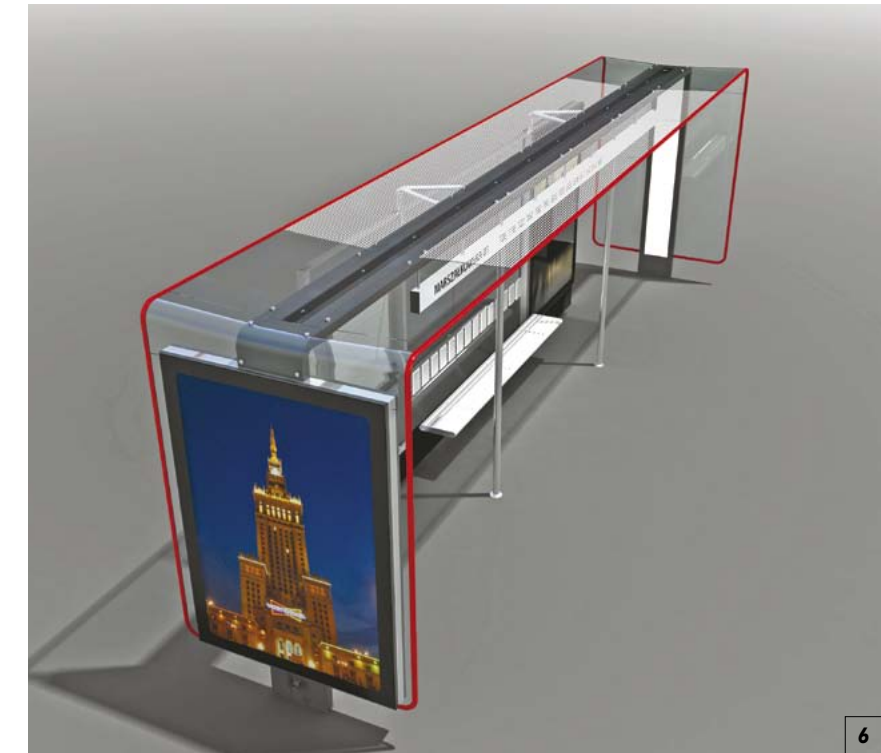
odruch opieki, wiecznie zmiennym, żywym, nostalgicznym kawałkiem natury. Obiekty tworzące system i występujące licznie w przestrzeni miejskiej mają ogromną siłę oddziaływania. Ponieważ nie można uniknąć codziennego z nimi obcowania, stają się z jednej strony trwałym elementem miejskiego pejzażu, jak również scenografią spektaklu życia mieszkańców – wyrażają ich cechy, ale także je kształtują. Są dla mieszkańców osłoną, „ubiorem”, ale i wizytówką miasta, a poprzez sposób „starzenia się”, też swego rodzaju lustrem. Ogromnie się ucieszyłem, kiedy okazało się, że autorami projektu uznanego za najlepszy są twórcy Miejskiego Systemu Informacji. Oznacza to bowiem, że nowy istotny element obrazu miasta będzie spójny z już działającym projektem. Władze Warszawy dostrzegły potrzebę ogłoszenia konkursu, doceniły wagę podejmowania takich decyzji, które są istotne dla miasta nie tylko ze względów użytkowych, ale także kulturowych, ważnych dla postrzegania jego tożsamości – nie wszędzie, niestety taka postawa jest popularna. Gratuluję nagrodzonym projektantom i marzę o podobnym sukcesie twórców i rajców w innych miastach.

Piotr Bożyk

Twenty four teams of designers took part in the competition for a city transit stop shelter, organized by the Office of the City of Warsaw. The winning concept of Grzegorz Niwinski and Jerzy Porębski (designers of the City Information System which has successfully worked in Warsaw for several years) makes it possible to create a whole range of shelters adapted for various locations. Their subtle aesthetics results from the designers' wish not to annex fragments of space but shelter them and protect against rain- and snowfalls. The designers also offered a range of additional elements, such as a bench, bill-post, and rack for bicycles stylistically coherent with their proposal for shelters. The program of selecting shelters for city transit stops consists of three phases. The first one was the competition; the second concerns elaboration of detailed designs by the winning team; in the third one, when the office will already have prepared catalogs of models, a tender will be organized for an investor who, in exchange for reduced price of his ads at stops, will finance the construction.

1. Wiata miejska
2. Warianty wiat przystankowych
3. Wiata dla reprezentacyjnych obszarów Warszawy
4. Wiata tramwajowa
5. Wiata osiedlowa
6. Przystanek autobusowy
7. Przystanek tramwajowy
8. Elementy wyposażenia przystanków

1. City shelter
2. Variants of stop shelters
3. Shelter for the most elegant districts of Warsaw
4. Tram stop shelter
5. Shelter in a housing estate
6. Bus stop shelter
7. Tram stop
8. Elements of shelter furnishings



Praca 009-643785

Autorzy: Zespół autorski Grzegorz Niwiński, Jerzy Porębski we współpracy z Piotrem Stolarskim i Tejbrant Polska sp. z o.o.
Praca otrzymała 89 punktów (na 100 możliwych)

Z opinii jury:

Praca została nagrodzona za czytelność i lapidarność formy plastycznej. Na uznanie sędziów zasłużyły: koncepcja zadania przestrzeni publicznej bez jej optycznego wygradzenia; niecodzienny układ konstrukcyjny wiaty, dający szerokie możliwości aranżacyjne przestrzeni

i wielkości; możliwość bardzo bogatego, ale prostego w realizacji systemu wiat o różnych układach i wielkościach, stopniu przesłonięcia i zabudowy; lekkość i transparentność całej struktury; dyskretne wkomponowanie paneli reklamowych, tak że spełniają wymogi reklamy zewnętrznej, a jednocześnie nie stanowią narzucającego się elementu na przystanku. Na uwagę zasługuje całościowo przemyślana koncepcja i spójność formalna systemu mebli na przystanku. W projekcie widać dbałość o realia eksploatacyjne i staranność w dopracowaniu detali. Ze wszystkich prac ta właśnie wydaje się najwłaściwsza do kompleksowej realizacji. (...)

